

高松市総合都市交通計画についてのパブリックコメント実施結果

1. いただいた御意見等の件数 38件

2. いただいた御意見の要旨とそれに対する本市の考え方

※ご提出いただいた御意見等は趣旨を変えない範囲で、簡素化または文言等の調整をしているものがあります。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
1	①公共交通のバリアフリー	循環バスに使用する車両には、ノンステップバスを利用すべきである。	超高齢社会に向けた対応として、路線バスなどでは、順次、ノンステップ車両の導入などバリアフリー化を進めております。社会実験時の循環バスでは、ノンステップ車両の確保が難しいと考えられますが、正式運行する場合に導入を促進してまいりたいと存じます。
2	②交通弱者の移動手段確保	現状の公共交通が抱える問題点に掲げる、高齢者等交通弱者の増加を解決する具体案を示すべきである。	高齢者や車を運転できない方などの交通弱者の移動手段を確保するため、持続可能な交通体系への再構築を始め、駅舎や車両のバリアフリー化やちよい乗り交通導入の検討、サイクル&バスライドなど公共交通機関へのアクセス向上施策を掲げ、検討・実施することとしております。 個別の具体的な実施内容に関しましては、地域組織と協議しながら、本計画に基づく施策を推進してまいります。
3	②交通弱者の移動手段確保(コミュニティバスの再編を含む)	地域循環バスの運行継続と、住民利用促進に努力してほしい。	高齢者や車を運転できない方など、交通弱者の生活の足の確保は、重要であると考えております。地域循環(コミュニティ)バスについて、地域の特性や利用者ニーズに見合った持続可能な交通体系とするためには、地域主体の運行体系への転換を含め、住民の方々に、その有益性を認知の上、御利用いただくことが重要であります。本市といたしましても助言・指導などの支援を行いながら、地域と共にコミュニティバスの運行継続や利用促進に取り組んでまいります。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
4	②交通弱者の移動手段確保(コミュニティバスの再編を含む)	現在のコミュニティバスを再構築し、市営とするべきである。具体的には、車体や停留所のデザイン、運賃体系等を統一し、市民の認知度を高めることが望まれる。	コミュニティバス等の利用促進のため、デザインを含めた認知度向上策につきましては、各地区の利用促進協議会等とともに検討してまいりたいと存じます。運賃体系については、公平性の確保の観点から、一定の統一料金に見直していく必要があるものと存じます。 なお、行政主導(公営を含む)のコミュニティバス事業では、「あれば便利」といった意識に地域住民が留まりやすく、今後、全市において交通弱者が増加していく中で、地域が主体となった持続可能な運行形態に変えていく必要があります。このようなことから、市営事業とすることは難しいものと存じます。
5	④モビリティマネジメントの実践、広報・啓発活動	現状の高松市民は、車さえあればどこにでも行けるため、公共交通機関そのものに関心が極めて薄い。 高齢化が進み、自家用車を運転できなくなった時、移動手段をどうすべきか？公共交通機関がなくなった場合、どうなるのか？市は、これらの危機感がもう少し伝わる啓蒙活動を実施すべきである。 将来の高松市の在るべき交通体系について、市民一人一人が真剣に考え、議論してくれることを熱望する。	本計画は、超高齢社会への対応や公共交通機関が直面する負のスパイラルなど、現状の傾向に危機感を抱きながら、公共交通機関の利便性向上・利用促進により、過度な自動車利用からの脱却を目指すものです。 本計画策定後におきましては、市民代表にも参画いただき、総合都市交通計画推進協議会を設置することとしており、その中で、最重要課題の一つである広報・市民啓発活動の具体的実施方法を協議いただきながら、効果ある啓蒙活動に努めてまいります。
6	⑤パーク&ライド駐車場の整備	パーク&ライド駐車場施策の実施を望む。	鉄道利用を促進するため、交通事業者や地域、行政が連携し、遊休地などの有効活用を含め用地確保を図りながら、整備を推進することとしております。
7	⑤パーク&ライド駐車場の整備	自動車利用よりも安価に利用できるパーク&ライド駐車場整備が望まれる。人は得になる選択をする。	本市の運営するパーク&ライド駐車場は、空港通駅に設置しておりますが、一般的な月極駐車場よりも低料金とされています。 今後、新たに整備するパーク&ライド駐車場を含め、公共交通利用への転換を誘導できるよう、料金設定についても検討してまいりたいと存じます。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
8	⑤パーク&ライド駐車場の整備	パーク&ライド駐車場の利用について、時間貸し利用ができる場所は民間でも少なく、駅からも遠い。利用しやすい時間貸し駐車場の設置を望む。	パーク&ライド駐車場の時間貸しは、通勤目的以外の方の利用需要に供せられますことから、一定の効果があるものの、管理運営面で人件費の増大を始めとした課題もあるものと存じます。仏生山駅に整備を計画している大規模駐車場を始めとして、その導入について検討してまいります。
9	⑤パーク&ライド駐車場の整備 ⑳バス路線の再編	地価が下落している現状を逆手にとって、郊外駅前の駐車場やフィーダーバスが通行できる道路の用地取得・整備を進めるべきである。	郊外駅におけるパーク&ライド駐車場の整備やフィーダーバスなどバス路線の再編につきましては、整備の必要性・効果の高い駅を優先のうえ、整備に努めてまいります。
10	⑥パーク&バスライド駐車場の整備	現状のバスは旧国道を通る路線が多く、便利ではあるが移動時間がかかる。ウイングポートやイオン高松、中央インターバスターミナルから、主要停留所にのみ停まる急行バスを導入してはどうか。	特に通勤時における、郊外からの自家用車を抑制し、バスへの利用転換を促進するためには、通勤快速・急行バスの導入が有効と考えられますことから、郊外商業施設等と連携したパーク&バスライド駐車場の確保を含め、交通事業者など関係者と、検討してまいります。
11	⑨道路走行空間の再編と計画道路の整備	自然災害時の緊急車両が通行可能な道路は、どう配慮するのか。	本計画は、公共交通機関の再編に関する計画ですが、災害時の道路機能につきましては、平成19年度に作成した高松市耐震改修促進計画に基づき、地域防災計画の中で緊急輸送道路に指定された中心市街地、特に重要な道路沿いの沿道建築物の耐震化を促進することにより、耐震性の高い市街地の形成および緊急輸送道路の安全の確保を図り、震災に強いまちづくりの推進を図ることとしております。
12	⑪都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制	公共交通サービス向上による自動車からの利用転換を待つのでは時間がかかりすぎる。短期間・低コストで効果を発現する施策として、流入抑制施策に係る社会実験を早期に実施すべきである。例えば西部地区限定で、中央通りのバス専用レーン社会実験と、県道 33 号の上り車線の交通規制社会実験を実施してはどうか。 【他に同主旨の意見1件】	自動車から公共交通への利用転換は、公共交通機関の充実と市民のみなさまの御理解があって実現されるもので、相当な期間を要するものと考えております。 急激な制限を行うことは、かえって都心地域の空洞化を進めるおそれもあることから、市民のみなさまの総意を確認しながら、実施範囲を含めて検討の上、適切な時期に社会実験に着手してまいりたいと存じます。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
13	⑫鉄道新駅の設置	ことでん三条～太田間の新駅設置を最優先にお願いします。	三条～太田駅間は、駅間隔が約 2.3km と長く、また、バス網が貧弱な人口集積地区であることから、新駅設置が望ましい区間と考えております。新駅の設置に関しましては、今後、香川県やことでんを始めとする関係者と協議・調整しながら、検討を進めてまいりたいと存じます。
14	⑫鉄道新駅の設置 ⑬LRT(新交通システム)の導入	古馬場付近へ、ことでん新駅を設置すべきである。(飲酒後、すぐに乗れる位置で、利用者増)	瓦町～片原町駅間は、駅間隔が約 0.8km と、他区間に比べ短いことから、現状での新駅設置は難しいと考えられます。 中心市街地の回遊性向上等を目的とするLRTを始めとした新交通システムの導入を目指す中で、検討してまいりたいと存じます。
15	⑬LRT(新交通システム)の導入	既存交通機関との協調や活用の視点が欠落している。 高松市には、JR四国、ことでん、ことでんバスなどが運行しているが、その交通機関を見直したり、活性化する案が全く盛り込まれていない。 岡山市での既存交通機関の活用例に倣い、鉄道運行について、JRは 15 分間隔(朝夕は 10 分)、琴電は 15 分または 20 分間隔にし、利用客を増加させることを検討する必要がある。 事業者の負担増大に対しては、行政から事業者へ思い切った補助を行えばよい。(増便に必要であれば、ことでん琴平線・長尾線の行き違い設備の整備や、琴平線栗林公園～仏生山間の複線化などについて、事業者へ支援するなど進めて欲しい。) 【他に同主旨の意見2件】	自動車から公共交通への利用転換を進めるためには、既存交通機関の活用が重要となります。本計画では、パーク&ライドなどの施策や郊外部で鉄道駅へ接続するバス路線再編施策により、鉄道・バスなど公共交通への利用転換を図ることとしております。 運行頻度の増加は、ことでんの現状軌道設備におきましては、朝夕の通勤ラッシュ時のように、7.5 分～10 分間隔の運行は可能なものの、日中全体への拡大することは、車輛の確保、経費の増大やダイヤ調整を始めとした課題がございますことから、利用者の増加度合も注視しながら、事業者と協議してまいりたいと存じます。 なお、高頻度の便数運行には、LRT 導入が最適と考えられますことから、その導入に向け、長期的な視点に立った検討・検証を進めてまいりたいと存じます。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
16	⑬LRT(新交通システム)の導入	新交通システムの導入については、既存のループバスにエリアが重なるうえ、車線減少による渋滞が懸念されることから反対である。30 分間隔のループバスでも充分に利用者を輸送できるのではないかな。	本計画では、バス路線の再編や、自動車から公共交通利用への転換策も重要な施策として位置付けており、新交通システムの導入は、それら施策の定着度や、公共交通利用者の増加度合などを慎重に見極め、社会実験の実施により計画の妥当性を確認した上で、検討してまいりたいと存じます。
17	⑬LRT(新交通システム)の導入	新たな負債を背負ってまでの整備は反対である。投じる費用(負債)と得られる効用のバランスが釣りあわないのではないかな。増加することとなる市民負担と整備効果予測の双方を具体的に示して欲しい。	LRT の導入については、大規模な交通体系の転換となることから、まちづくりや市民生活等への影響を考慮し、慎重に推進する必要があるものと考えておりまして、社会実験の実施により、需要や、求められるサービスレベル等を把握しながら、費用対効果を十分に検証してまいります。 実際の導入に着手する際には、市民のみなさまに広く情報を開示し、御意見も頂きながら、市民の総意の下に、導入してまいりたいと存じます。
18	⑬LRT(新交通システム)の導入	公共交通利用への転換には斬新で大胆な施策が必要である。特に、LRT の整備は、回遊性向上を目的に長期的な施策として実施すべきである。整備箇所としては、ビジネス・観光客利用及びメイン通りの活性化を目的とした高松駅から栗林公園、ゆめタウンへと中央通りを通るルートや、東西方向の回遊性向上を目的とした瓦町から昭和町、香西ルートのほか、予定されている県立中央病院方面やことでん志度線乗り入れも視野に入れたルートが有効ではないかな。 【他に同主旨の意見1件】	LRTを始めとした新交通システムの導入については、中心市街地の回遊性向上や、郊外部からのアクセス性向上を目的として目指してまいります。ルートを始め具体的導入計画につきましては、社会実験により、需要、効果、影響等を把握し、それらを踏まえながら、長期的視点に立ち検討することとしております。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
19	⑬LRT(新交通システム)の導入	市内で人口が増加し続けている太田方面について、ことடன்太田駅からサンメッセを経由し、水田駅・高田駅方面へと新線を検討すべきである。サンメッセ周辺には、企業の研究所や香川大学工学部、県立図書館が立地しており、自動車によるアクセスが多い。新路線ができれば、その多くが電車に変更することが可能となる。瓦町駅、高松築港駅までの利便性も良く、一層の人口増が期待できると思われる。	太田駅からサンメッセ方面は、公共施設や人口の集積があるにもかかわらず、公共交通の脆弱な地域であり、公共交通への転換が期待できる地域です。また都心地域との連携を促すことも期待できることから、長期的視点としてLRTを始めとした新交通システムの導入も視野に、鉄道と連携するバス路線の新設に向けて、社会実験により、需要、ニーズ、影響等を把握することとしております。
20	⑬LRT(新交通システム)の導入	LRTの琴平線への導入は、仏生山以西(一宮・円座、綾川町など)の利用者に不便を強いることとなる。LRTの導入は大型車輛入線が難しい志度線で検討すべきである。志度線をLRT化し、市内中心部・JR高松駅まで乗り入れれば屋島・牟礼方面のアクセス向上になる。それに加え、市中心部にLRTを導入すれば、インパクトのあるまちになる。	仏生山駅までの導入は、同駅周辺が本市南部地区の地域交流拠点であることや、ことடன்の複線化用地が確保されていること、既存ストックの有効活用の面などから検討路線としていところす。御指摘の志度線への導入につきましては、社会実験により、需要、ニーズ、影響等を把握し、それらを踏まえながら長期的視点に立ち検討してまいります。
21	⑬LRT(新交通システム)の導入	ことடன்志度線の高松築港駅直通を支援して欲しい。	志度線の高松築港駅への直通のためには、ことடன்のLRT化が必要と考えられますが、その導入に関しましては社会実験により、需要、ニーズ、影響等を把握し、それらを踏まえながら長期的視点に立ち検討してまいります。
22	⑬LRT(新交通システム)の導入	ことடன்志度線が瓦町駅止めとなった際に利用者数が減少したことから、LRT導入による高松築港～瓦町間の路線廃止はするべきではない。	高松市交通戦略計画にまとめられたLRT導入検討案におきましても、御提言の区間は、既存ストックである現軌道を活用することが示されております。 LRTの導入の過程では、ことடன்との乗継を要する駅が生じるものと考えられますが、利用者の乗継抵抗感に係る視点も含めて、検討してまいります。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
23	⑬LRT(新交通システム)の導入	新交通システムについて、現案は路面のLRTを計画しているが、将来的に交通量が増加し、交通渋滞が発生することとなる。 道州制における州都を目指す中、より良い交通システムとして、モノレール方式を提案する。	本市の現在人口は約42万人ですが、40年後の2050年には30万人を割り込むものと予測されており、交通量も減少していくものと考えられます。 御提言のモノレール方式は、コストが非常に高く、それに見合った更なる需要が必要なことから、導入は難しいと考えられます。本市としましては、既存ストックを活用しながら、今後の本市に望まれる交通体系の構築を目指してまいりたいと存じます。
24	⑭交通結節拠点の整備	仏生山駅を交通結節拠点にするには、駅前道路が狭く、バスなども通りにくい。駅前道路の拡幅を行う必要がある。	仏生山駅周辺は、地域交流拠点として位置付けられ、また、駅西側には新市民病院建設も予定されております。 このようなことから、市南部地域からのアクセス性向上のため、新市民病院建設に併せた道路拡幅や、駅前広場、パークアンドライド駐車場を整備するなど、仏生山駅周辺の交通結節機能の強化を図ることとしております。
25	⑭交通結節拠点の整備	端岡駅は市西部の玄関口として、利便性の向上に力を入れてほしい。	端岡駅は乗降客数も多く、市西部の玄関口としてふさわしい整備が必要と考えています。整備のあり方については、地元の方々の御意見も伺いながら検討していくこととしています。
26	⑮バスレーンの整備 ⑳ 自転車ネットワークの整備と連携利用促進	県外に比べ、中央通りの混雑レベルは深刻ではなく、バスレーン設置による定時性確保を行うまでの必要性はないのではないかと。自転車レーンにしたほうが有効的である。	現状のバス運行において、所要時間の短縮や定時性の確保に対する市民のニーズは比較的高いことから、バスレーンの整備施策は公共交通利用の促進に一定の効果があると考えております。 なお、中央通りに係る自転車走行空間の確保については、「高松地区における自転車を利用した都市づくり計画」に基づき、道路管理者である国土交通省香川河川国道事務所により、すでに自転車・歩行者の構造分離が行われ、好評を頂いているところでありまして、自転車専用レーンを整備することは難しいと考えられます。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
27	⑩バス利用のサービス向上	バスの運行間隔を平準化し、バス利用を促進すべきである。まちなかは5分、幹線で10分、準幹線で15分間隔が望ましい。終点が異なっても、重複する区間における時刻表の見せ方を工夫する必要がある。	運行頻度の増加は、自動車利用からの転換を促すため重要であると存じております。 公共交通に関する有益な情報提供や、各種の利便性向上策を組み合わせるとともに、広報・啓発活動により、公共交通が利用者の増大に伴い便数も増加するよう、利用促進を始めとして、利便性の向上に努めてまいりたいと存じます。
28	⑩バス利用のサービス向上	バスレーン設置による定時性確保や LRT の整備よりは、高すぎるバス運賃の値下げやバリアフリー化の方が、利用促進施策として効果的ではないか。	運賃値下げやバリアフリー化等は公共交通利用促進に効果があるものと考えております。それらに代表される利用サービス向上に加え、バスレーン設置による定時性確保などバス利用環境の向上により、自動車利用からの転換を進め、その需要の成熟に合わせて、LRT の導入を目指してまいりたいと存じます。
29	⑩バス利用のサービス向上	バス停をバスステーション化することが必要である。 天候、気温等の影響を緩和し、バスの運行状況も確認できる空間を確保し、バス待ち環境を改善すれば、利用者増につながる。	バス待ち環境の改善は、重要な施策と考えております。ステーション化のためには、設置に要する用地、費用等の課題が大きいことから、利用者の多いバス停留所を優先しながら、検討してまいりたいと存じます。
30	⑪利便性の高い情報の提供	高松駅での路線案内やバス車内での路線図表示等、わかりやすい路線表示方法の整備が必要ではないか。また、地域名等の地元しかわからない路線名でなく、出張・観光目的の利用者にもわかりやすい工夫が必要である。	利用者に対して、公共交通に関する有益な情報提供は重要と存じております。 バス事業者に、御意見を伝え、改善に係る取組を求めるほか、公共交通を利用しやすい環境の構築を目指してまいります。
31	㉒ 都心地域内の循環バスの導入	中心部の自転車利用促進も良いが、お年寄りにやさしい施策の実施が望まれる。	現在の都心地域には、短距離移動のために、鉄道駅から商店街、商業施設を巡り、気軽に利用できる「ちょい乗り交通」がありません。 このようなことから、都心地域内の循環バス導入に向け、社会実験の実施を予定しております。また、将来においては、LRT など新交通システムへの成長を目指してまいります。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
32	㊤ 自転車ネットワークの整備と連携利用促進	自転車レーンの設置に賛成する。中央通りにも設置して、アーケード街の通行を転換させるべきである。	アーケード街の自転車通行対策につきましては、引き続き、商店街を始めとした関係者と連携しながら、自転車利用環境の整備に努めてまいります。 なお、中央通りにつきましては、「高松地区における自転車を利用した都市づくり計画」に基づき、道路管理者である国土交通省香川河川国道事務所により、歩行者・自転車の分離柵が設置され、好評を頂いているところであります。自転車専用レーンの整備は難しいと考えられます。
33	㊤ 自転車ネットワークの整備と連携利用促進	計画している自転車道整備について、車道1車線分の幅員を確保(できれば道路両側)する幅員が必要と考える。現計画の通行ゾーンでは幅員不足で極めて危険である。	市道五番町西宝線における自転車道整備に当たりましては、自転車が安全に対向できる空間を、道路両側に確保することを基本に、設計を進めております。 自転車ネットワーク整備方針の対象とされている都心地域の中には、既存の道路空間が限られ、構造的な分離を行うことができない路線も多い状況ですが、これらについても通行帯をカラー化する視覚的分離により整備を進めているところです。今後とも、現状の自動車交通から公共交通利用への転換を図り、交通量を減らしながら、車道縮減並びに自転車レーン幅員確保に向けてまいりたいと存じます。
34	㊤ 自転車ネットワークの整備と連携利用促進	自転車走行空間について、排気ガスのない道路にも整備できると望ましい。	自転車走行に係る安全な空間の確保に関しては、現在、自転車事故の多い中心市街地について、ネットワークの形成を進めているところで、自然環境に親しむ自転車道としては、郷東川に整備されている状況です。 郊外部におきましても、自転車が安心して道路環境の整備に努めてまいりたいと存じます。
35	㊤ 自転車ネットワークの整備と連携利用促進	高松は雨や坂が少ないことから、自転車を活かした施策に賛成。	今後とも、「高松地区における自転車を利用した都市づくり計画」に基づき、自転車走行空間の確保、駐輪対策、安全教育、商店街との連携およびレンタサイクルを始めとした利用促進等に努めてまいります。

No.	該当項目	御意見等	市の考え方
36	㊤ 自転車ネットワークの整備と連携利用促進	通勤ラッシュ時以外の空いた時間帯で、自転車を電車に積込めれば、仏生山などに出かけやすくなる。ぜひ社会実験を行ってほしい。	サイクルトレインの社会実験実施には、駅舎のバリアフリー化や持込に関するルール作り等が必要でございますことから、事業者とも協議をしながら、実施に向け検討してまいりたいと存じます。
37	その他（他国での事例）	今後は、モータリゼーションの時代から自然回帰へ移行すると考えられ、環境に配慮する移動手段を考えるべきである。北欧など環境先進国の事例（トロリーバス等）を紹介し、検討してはどうか。	有識者や市民代表の方々により取りまとめた「高松市交通戦略計画」では、本市において最終的に望ましい新交通システムとしては、環境にも配慮した移動手段であるLRTが好ましいと報告されており、本計画においてもLRTの導入検討を進めることとしております。
38	その他（策定手法）	計画案を策定する場合は、交通の担当部署のみならず他部署や市民の意見を反映すべきである。 【他に同主旨の意見1件】	本計画は、市民代表者も参画いただいた協議会で議論を重ね、取りまとめられた「高松市環境配慮型都市交通計画」や「高松市交通戦略計画」など関連計画をベースとして案を策定するとともに、このパブリックコメント募集などにより、広く市民のみなさまの御意見を頂きながら、取りまとめるものでございます。